

De lokale belastingen in Caribisch Nederland

SINT EUSTATIUS



in opdracht van:

Ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties

uitgevoerd door Deloitte Belastingadviseurs BV, Adviesgroep Lokale Heffingen & WOZ

Datum: december 2011

Disclaimer

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van het onderzoek berust bij de auteurs. De inhoud vormt niet per definitie een weergave van het standpunt van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding voor het onderzoek en onderzoeksvraag	6
1.1.1	Hoofdvraag.....	6
1.1.2	Deelvragen	6
1.2	Leeswijzer.....	7
2	Feitelijke situatie.....	8
3	Wettelijk en bestuurlijk kader	11
4	Wettelijke mogelijkheden tot het heffen van lokale belastingen door de BES-eilanden afgezet tegen die van gemeenten	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Nadere behandeling wettelijk te heffen eilandbelastingen	14
4.2.1	Grondbelasting, art. 43 lid 1 sub a FinBES	14
4.2.2	Opcenten op de hoofdsom van de vastgoedbelasting, art 43 lid 1 sub b FinBES	14
4.2.3	Toeristenbelasting, art. 53 FinBES	15
4.2.4	Verhuurbedasting motorrijtuigen, art. 54 FinBES.....	15
4.2.5	Motorrijtuigenbelasting, art. 55 FinBES:.....	15
4.2.6	Parkeerbelastingen, art. 56 FinBES	15
4.2.7	Hondenbelasting, art. 58 FinBES:.....	15
4.2.8	Reclamebelasting, art. 59 FinBES:.....	16
4.2.9	Precariobelasting, art. 60 FinBES:	16
4.2.10	Havenbelasting, art. 61 FinBES:	16
4.2.11	Rechten, art. 62 FinBES:.....	16
4.3	Wet Speelvergunningenrecht Hazardspelen BES	16
4.3.1	Wet Hazardspelen BES I	17
4.3.2	Wet Hazardspelen BES II.....	17
4.3.3	Speelvergunningenrecht.....	17
5	Eilandbelastingen Sint Eustatius.....	18

5.1	Algemeen.....	18
5.2	Grondbelasting en Opcenten vastgoedbelasting	19
5.2.1	Verordening en realatie met Wet FinBES	19
5.2.2	Verordening en feitelijke heffing.....	19
5.2.3	Belastingruimte en optimalisatie	20
5.3	Toeristenbelasting	21
5.3.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	21
5.3.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	21
5.3.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten	21
5.3.4	Belastingruimte en optimalisatie	21
5.4	Verhuurbedasting motorrijtuigen	22
5.4.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	22
5.4.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	23
5.4.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten	23
5.4.4	Belastingruimte en optimalisatie	23
5.5	Motorrijtuigenbelasting.....	23
5.5.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	23
5.5.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	23
5.5.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten	24
5.5.4	Belastingruimte en optimalisatie	24
5.6	Parkeerbelastingen	25
5.6.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	25
5.6.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	25
5.6.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten	25
5.6.4	Belastingruimte en optimalisatie	25
5.7	Hondenbelasting.....	25

5.7.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	25
5.7.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	25
5.7.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten.....	26
5.7.4	Belastingruimte en optimalisatie.....	26
5.8	Reclamebelasting.....	26
5.8.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	26
5.8.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	26
5.8.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten.....	26
5.8.4	Belastingruimte en optimalisatie.....	26
5.9	Precariobelasting	26
5.9.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	26
5.9.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing.....	27
5.9.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten.....	27
5.9.4	Belastingruimte en optimalisatie.....	27
5.10	Havenbelasting.....	27
5.10.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	27
5.10.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	28
5.10.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten	29
5.10.4	Belastingruimte en optimalisatie.....	29
5.11	Eilandsverordening ‘Retributieverordening 2007’ Saba	29
5.11.1	Verschil tussen Wet en verordening.....	29
5.11.2	Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	30
5.11.3	Gesignaleerde heffingsknelpunten.....	31
5.11.4	Belastingruimte en optimalisatie.....	31
5.12	Verordening vergoeding passagiersaccommodatie.....	32

5.13 Marien Milieu Verordening (abusievelijk genoemd Marine etc).....	32
5.13.1 Verordening en feitelijke heffing.....	32
5.13.2 Gesignaleerde knelpunten.....	33
5.13.3 Belastingruimte en optimalisatie	33
5.14 Loterijverordening 1996.....	33
5.15 Landings- en parkeergeldenbesluit	33
5.15.1 Besluit en relatie met BES Wetgeving.....	33
5.15.2 Besluit en feitelijke heffing	33
5.15.3 Gesignaleerde knelpunten.....	34
5.15.4 Belastingruimte en optimalisatie.....	34
5.16 Verordening regelende de loodsdienst en de heffing en inning van loodsgelden..	34
5.16.1 Verordening en relatie met BES Wetgeving.....	34
5.16.2 Verschil tussen verordening en feitelijke heffing	34
5.16.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten.....	35
5.16.4 Belastingruimte en optimalisatie.....	35
6 Invordering	36
6.1 Sint Eustatius.....	36
7 Waardering.....	38

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor het onderzoek en onderzoeksvraag

In 2010 heeft de staatkundige vernieuwing van de Nederlandse Antillen plaatsgevonden. Sinds 10 oktober 2010 zijn Bonaire, St. Eustatius en Saba (hierna tezamen ook te noemen de BES-eilanden) ieder een openbaar lichaam en vormen een onderdeel van het Nederlandse staatsbestel. Diverse wetten zijn aangenomen, waaronder de Wet financiën openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (FinBES). In deze wet wordt onder andere geregeld welke belastingen een dergelijk openbaar lichaam mag heffen (eilandbelastingen). Ook voor 10 oktober 2010 werden er door de eilanden ten eigen behoeve belastingen geheven. Tijdens het parlementaire proces zijn sommige eerder bestaande lokale belastingen afgefallen en zijn er lokale belastingen toegevoegd.

1.1.1 Hoofdvraag

Thans is de vraag aan de orde of de volgens de FinBES aan de openbare lichamen gegeven bevoegdheden tot het heffen van eilandbelastingen volledig worden benut. Om die vraag te beantwoorden is als hoofdvraag geformuleerd:

“Wat zijn theoretisch gezien de verruimingsmogelijkheden van de lokale belastingopbrengst op de BES-eilanden?”

1.1.2 Deelvragen

Gelet op deze hoofdvraag, zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

1. Wat zijn de wettelijke mogelijkheden voor het heffen, innen en waarderen (van vastgoed) van lokale belastingen op de BES-eilanden?
2. Welke lokale belastingen en invorderingsbepalingen zijn momenteel vastgelegd in de belastingverordeningen danwel daarop aansluitende regelingen op de BES-eilanden?
3. Welke lokale belastingen worden momenteel ook daadwerkelijk op de BES-eilanden geheven en ingevorderd
4. Hoe geschiedt de invordering zoals beschreven onder 3?
5. Hoe kunnen eventuele verschillen tussen de bevindingen inzake de heffing, inning en waardering bij de eerste vier deelvragen verklaard worden?
6. Is de aanwezige belastingruimte c.q. invordering ook efficiënt te gebruiken? Wegen de baten op tegen de kosten?

Hoofd- en deelvragen tezamen betekenen dat het onderzoek zich zal moeten richten op de vraag of er theoretisch zowel als praktisch mogelijkheden tot verdere verruiming van de lokale belastingopbrengsten zijn.

Hierbij zal ingegaan worden op de wettelijke mogelijkheden in relatie tot de feitelijke situatie per eiland. De praktische haalbaarheid van een bepaalde heffing, en de perceptiekosten in relatie tot de opbrengst worden in het onderzoek betrokken, maar niet cijfermatig uitgewerkt. De effecten voor de belastingdruk per inwoner worden niet onderzocht. Daar loopt al een onderzoek naar.

In de loop van het onderzoek werd steeds duidelijker dat weliswaar sprake is van de BES-eilanden en van voor die eilanden vastgelegde specifieke wetgeving, maar dat de lokale situatie per openbaar lichaam zodanig verschilt dat de hoofd- en deelvragen niet voor de collectiviteit van de BES-eilanden kunnen worden beantwoord. Sterker nog, van collectiviteit is niet of nauwelijks sprake. Om die reden is er vervolgens voor gekozen de bevindingen ook per openbaar lichaam te rapporteren in plaats van tezamen zoals in eerste instantie de bedoeling was.

Deze rapportage heeft betrekking op de heffings- en inningsmogelijkheden binnen het thans geldende kader van wet- en regelgeving. Het onderzoek is uitgevoerd door Deloitte Belastingadviseurs BV, Adviesgroep Lokale Heffingen & WOZ. Voor de gehanteerde bronnen wordt verwezen naar de bijlage.

1.2 Leeswijzer

Alvorens de hoofd- deelvragen te behandelen wordt eerst ingegaan op de feitelijke situatie op de eilanden (hoofdstuk 2) en het wettelijke en bestuurlijke kader (hoofdstuk 3). Eén van de deelvragen (wat zijn de wettelijke mogelijkheden voor het *heffen* van lokale belastingen op de BES-eilanden?) wordt in hoofdstuk 4 behandeld. Wij beperken ons daarbij tot het inventariseren van de theoretische mogelijkheden die Sint Eustatius heeft om zich een belastingruimte te creëren. De overige deelvragen over de heffing en de feitelijke invordering daarvan worden behandeld in hoofdstuk 5, waarbij de deelvragen per belasting in een aparte paragraaf worden beschouwd. In de hoofdstukken 6 en 7 wordt ingegaan op de specifieke onderdelen van de deelvragen die betrekking hebben op de invordering en de vastgoedwaarderingen.

2 Feitelijke situatie

Alvorens nader in te gaan op de wettelijke mogelijkheden tot het heffen van lokale belastingen als ook de feitelijke heffings- en inningsmogelijkheden achten wij het van belang stil te staan bij de huidige situatie op de BES-eilanden.

Geografisch

Bonaire kent een oppervlakte van 288 vierkante kilometer. St. Eustatius is 21 vierkante kilometer groot en Saba is 13 vierkante kilometer groot.

Saba en St. Eustatius liggen midden in de Caribische boog en behoren tot de bovenwindse eilanden. Ze zijn circa 800 km van Bonaire verwijderd, dat is gelegen tussen Aruba en Curaçao vlak voor de Venezolaanse kust. Deze zogenaamde ABC-landen vormen de benedenwindse eilanden.

Bonaire voldoet aan het typische beeld dat veel Europese Nederlanders hebben van de BES-eilanden, te weten zon, zee en witte stranden.

Saba en St. Eustatius bestaan uit (uitgedoofde) vulkaantoppen. Deze twee eilanden hebben kliffen, waarbij St. Eustatius diverse kleine door de lava zwart gekleurde strandjes heeft. Saba heeft, afhankelijk van de weers- en/of zee-omstandigheden geen of één strandje. Er zijn veel grote hoogteverschillen. Saba bestaat feitelijk uit een berg met meerdere toppen. Mount Scenery heeft met z'n hoogte van 877m niet alleen het hoogste punt van Saba, maar van heel Nederland. Saba en St. Eustatius liggen in het orkaangebied. Door de hoogteverschillen en de noodzaak orkaanbestendig te bouwen zijn op Saba en St. Eustatius de bouwkosten aanzienlijk hoger dan op Bonaire.

Historisch

Bonaire kent (door de slavenhandel) een grote diversiteit aan etnische afkomst. Daarnaast heeft op Bonaire de olie-industrie als ook het toerisme eind van de twintigste eeuw gezorgd voor immigratie van over de gehele wereld.

St. Eustatius is sinds begin 17e eeuw afwisselend in Nederlandse dan wel andere Europese handen. St. Eustatius werd een belangrijke doorvoerhaven met name ook voor de slavenhandel.

De oorspronkelijke bewoners van Saba zijn vermoedelijk indianen. Later zijn er onder andere passerende Ierse, Schotse, en Nederlandse zeelieden blijven wonen. Ook streken er Afrikaanse slaven neer. Saba behoorde tussen 1500 en 1800 tot diverse, Europese, landen. Vanaf 1816 maakt het deel uit van Nederland.

In de laatste decennia wordt tussen de zes eilanden van het koninkrijk op zoek naar werk druk geïmmigreerd.

Demografisch

Bonaire telt circa 16.000 inwoners, St. Eustatius kent circa 3.000 inwoners en Saba heeft ongeveer 1.500 inwoners.

Bonaire is voor circa 80% rooms-katholiek. St. Eustatianen zijn voor circa 25% rooms-katholiek, voor circa 25% methodisten en voor circa 20% zevendedagsadventisten. Saba en St. Eustatius zijn voor circa 60% rooms-katholiek en daarnaast zijn er veel Anglicaanse kerkvolgelingen.

Op Bonaire en St. Eustatius wordt officieel Nederlands gesproken, hoewel op St. Eustatius daarnaast veelal Engels wordt gesproken. Op Saba is de officiële taal Engels. Ook het onderwijs op Saba wordt in het Engels gegeven. Op Bonaire wordt ook veel Papiaments gesproken. Op St. Eustatius en Bonaire is voor een Nederlands onderwijssysteem gekozen met Nederlands als officiële hoofdtaal. Op Bonaire wordt daarnaast ook in het Papiaments les gegeven. Op St. Eustatius wordt ook in het Engels les gegeven.

Arbeidsmarkt

Op St. Eustatius en Saba komt geen werkloosheid voor. Veel mensen werken bij de overheid. Hierin zit naar verwachting ook veel verborgen werkloosheid. Mensen die nagenoeg niet kunnen werken, krijgen een baantje bij de overheid (bijvoorbeeld veger en dergelijke). Op Bonaire is een relatief lage werkloosheid van (in 2008) 6,3%.

Op met name Bonaire en Saba werken redelijk wat mensen in de toeristische sector. Op St. Eustatius is deze sector minder ontwikkeld.

Saba kent niet tot nauwelijks industrie. Bonaire kent grote ondernemingen in de zoutwinning en olie-industrie. Ook St. Eustatius kent een olie-overslagterminal. Op St. Eustatius zijn agrariërs werkzaam. Dit in tegenstelling tot Saba.

Voor alle drie de eilanden geldt dat er weinig werk is voor hoogopgeleiden. Het onderwijs als ook de begeleiding van het onderwijs is onvoldoende. Daarom verlaten veel jongeren voortijdig het onderwijs. Andere jongeren verlaten het eiland om elders te studeren. Deze keren door het gebrek aan arbeidsplaatsen voor hoogopgeleiden veelal niet meer terug.

Met name Saba kent relatief veel pensionados (rijke niet van Saba afkomstige gepensioneerden).

Op alle drie de eilanden is een Medical School aanwezig (eerste jaren universiteit gericht op de Canadese markt en de markt van de Verenigde Staten). Door internationale wet- en regelgeving is het voortbestaan van de Medical School met name op Bonaire en St. Eustatius onzeker.

Economisch/Beleidsmatig

Voor 2010 bestond er economisch beleidsmatig een grote afhankelijkheid van Curaçao en Sint Maarten. Vanaf 2010 zijn de Caribisch Nederlandse bestuursorganen op Bonaire gevestigd. Saba en St. Eustatius ervaren dit als een toenemende beleidsmatige afhankelijkheid van Bonaire.

Daarnaast zijn Saba en St. Eustatius economisch voor een zeer groot deel afhankelijk van Sint Maarten.

Infrastructuur

Op Bonaire is de infrastructuur (wegen) binnen Kralendijk en de overige dorpen redelijk te noemen. Daarbuiten worden de (verharde) wegen slecht. De situatie op St. Eustatius en Saba is anders. De wegen zijn op St. Eustatius over het algemeen slecht te noemen, terwijl op Saba de wegen in redelijke goede staat van onderhoud verkeren.

Alle drie de eilanden hebben een vliegveld. Op Bonaire en Saba is het vliegveld geprivatiseerd. Op St. Eustatius is het vliegveld in eigendom van het openbaar lichaam. Alle drie de eilanden hebben een

haven. Op Bonaire en St. Eustatius zijn (gedeeltelijk) geprivatiseerde havens/kades/terminals aanwezig ten behoeve van de ondernemingen die aldaar gevestigd zijn.

Op Bonaire wordt thans een rioleringsstelsel aangelegd. Dit stelsel is niet aanwezig op St. Eustatius en Saba. Daarnaast kent Bonaire een waterzuiveringstelsel ten behoeve van drinkwater. Op St. Eustatius en Saba is geen waterleidingnet aanwezig en is men voor drinkwater in principe afhankelijk van regenwater of anderszins ontzilt zeewater.

Het afval wordt op de eilanden veelal (nog) niet gescheiden en alle soorten afval wordt op het eiland gestort (giftige stoffen, oud ijzer, organisch, restafval). Sinds 1 oktober 2011 heeft Saba het management van de Saba stortplaats uitbesteed aan een particulier. De bedoeling is dat het afval wordt gescheiden en opgeslagen. Het reguliere huishoudelijk afval zal worden gestort. Voor de afgelopen decennia was er geen beheer op de stortplaats. Dit heeft geleid tot ongeorganiseerde dumpingpraktijken en nog minder wenselijk, het verbranden van afval. Recent (19 december 2011) heeft de Eerste Kamer ingestemd met een milieuwet voor Bonaire, St. Eustatius en Saba (WO 32.473 Wet volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieubeheer BES). Deze wet zal stapsgewijs worden ingevoerd en maakt het mogelijk om bijvoorbeeld rioolheffing (in eerste instantie relevant voor Bonaire waar thans riolering wordt aangelegd) en afvalheffing in te voeren. Bij de invoering van rioolheffing, afvalheffing en andere belastingmaatregelen wordt rekening gehouden met de draagkracht van de eilandbewoners. De nieuwe wet is een zogenoemde raamwet. Dit betekent dat onderdelen alleen worden ingevoerd als er geen lokale regels op dat gebied bestaan.

Verwachtingen constitutionele veranderingen

Bonaire, St. Eustatius en Saba verwachtten van de constitutionele verandering van 10 oktober 2010 voornamelijk positieve gevolgen op het gebied van de gezondheidszorg, het onderwijs, de veiligheid en de sociale zekerheid, een positief effect ook op de economie, grotere politieke stabiliteit, meer investeringen van Nederlandse en buitenlandse bedrijven en een meer transparant effectief beleid. Vooralsnog zijn er thans ook teleurgestelde geluiden te horen, bijvoorbeeld over dat de Rijksbelastingdruk lijkt te zijn toegenomen, de invoering van de Dollar, de invoering van de ABB op in te voeren producten vanuit St. Maarten, problemen met zorgverzekeraars en dergelijke.

3 Wettelijk en bestuurlijk kader

De nieuwe status van de BES-eilanden is geregeld in en via de Wet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba (hierna: WolBES). Deze openbare lichamen zijn gaan functioneren als 'bijzondere gemeenten' van Nederland. WolBES vindt zijn grondslag in art. 134 lid 1 van de Grondwet.¹

De WolBES beschrijft de bestuurlijke inrichting, samenstelling en bevoegdheid van de besturen en geeft bepalingen betreffende het toezicht op de bijzondere gemeenten. De Gemeentewet was hiervoor het uitgangspunt. Het openbaar lichaam wordt bestuurd door het bestuurscollege onder toezicht van de eilandsraad.

De *eilandsraad* is een gekozen vertegenwoordigend orgaan, op Sint Eustatius bestaande uit 5 raadsleden, te vergelijken met de gemeenteraad. Deze raad heeft een controlerende functie op het bestuurscollege.

Het *bestuurscollege* is het bestuursorgaan en bestaat uit een gezaghebber (vergelijk deze functie met die van burgemeester) en eilandgedeputeerden (vergelijk deze functie met die van wethouder).

Het fiscale systeem van de BES-eilanden berust op 5 pijlers, waarvan de FinBES de bevoegdheid tot het heffen van eilandbelastingen regelt en de Wet Belastingwet BES de invorderingsbepalingen omvat.²

In de FinBES worden regels gesteld met betrekking tot de financiële functie van de openbare lichamen, hun bevoegdheden tot het heffen van belastingen en hun financiële verhouding met het Rijk. Ten aanzien van de bevoegdheid tot het heffen van lokale belasting is de FinBES geïnspireerd op hoofdstuk XV van de Gemeentewet en hoofdstuk III van de Wet WOZ. De FinBES heeft gelding binnen de BES-eilanden en is voor alle drie eilanden gelijk.

De eilandbelasting wordt op grond van artikel 40 van de FinBES geheven op basis van een belastingverordening.³ Deze verordening kan per eiland verschillen en doet dat ook.

¹ Art. 134 Grondwet

1. Bij of krachtens de wet kunnen openbare lichamen voor beroep en bedrijf en andere openbare lichamen worden ingesteld en opgeheven.

2. De wet regelt de taken en de inrichting van deze openbare lichamen, de samenstelling en bevoegdheid van hun besturen, alsmede de openbaarheid van hun vergaderingen. Bij of krachtens de wet kan aan hun besturen verordenende bevoegdheid worden verleend.

3. De wet regelt het toezicht op deze besturen

² De andere drie pijlers zijn: de Wet inkomstenbelasting BES, de Wet loonbelasting BES, en de Wet Douane- en Accijnswet BES, aldus Kavelaars op p. 24.

³ Art 40 FinBES: De eilandsraad besluit tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van een eilandbelasting door het vaststellen van een belastingverordening.

4 Wettelijke mogelijkheden tot het heffen van lokale belastingen door de BES-eilanden afgezet tegen die van gemeenten

4.1 Algemeen

Het stelsel van de lokale belastingen op de BES-eilanden is (in tegenstelling tot vóór 10 oktober 2010) een gesloten stelsel. Behalve expliciet genoemde belastingen kunnen geen eilandbelastingen worden geheven⁴. Zoals hiervoor gesteld, noemt de FinBES de meeste eilandbelastingen. Naast FinBES bieden ook de Loterijwet BES en de Wet speelvergunningrecht Hazardspelen aan de openbare lichamen de mogelijkheid om lokale belastingen te heffen.

In de Invoeringswet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba is onder andere een lijst opgenomen met Antilliaanse verordeningen die tot wet zijn verklaard. Ons zijn geen daartoe behorende wetten of verordeningen met de status van wet bekend op grond waarvan door het openbare lichaam belastingen mogen worden geheven.

Ook anderszins zijn ons geen andere wetten bekend geworden waarin een bevoegdheid tot het heffen van eilandbelastingen is opgenomen, zodat de hierna genoemde belastingen en rechten een limitatieve opsomming betreft.

Belastingen die niet expliciet worden genoemd, maar tevens het karakter of de kenmerken van een retributie hebben (artikel 62 FinBES) zouden wellicht wel kunnen worden geheven.⁵ Gedacht kan worden aan een rioolbelasting, naar wij menen echter slechts als rechten met de daaraan gekoppelde begrenzingen.

FinBES noemt de volgende belastingen die als eilandbelasting kunnen worden geheven:

- Grondbelasting (artikel 43 lid 1 letter a);
- Opcenten vastgoedbelasting (artikel 43 lid 1 letter b);
- Toeristenbelasting (artikel 53);
- Verhuurbedasting motorrijtuigen (artikel 54);
- Motorrijtuigenbelasting (artikel 55);
- Parkeerbelastingen (artikel 55 lid 1 letter a en b);
- Hondenbelasting (artikel 58);
- Reclamebelasting (artikel 59);
- Precariobelasting (artikel 60);
- Havenbelastingen (artikel 61 letter a en b);
- Rechten (retributie- en leges, artikel 62 lid 1 letter a en b);

Vergelijken we de eilandbelastingen met de belastingen die gemeenten mogen heffen op grond van artikel 220 tot en met 229 van de Gemeentewet en artikel 15.33 van de Wet milieubeheer, zonder een inhoudelijke toetsing toe te passen, dan valt op dat sommige belastingen die gemeenten wel mogen heffen, in FinBES niet worden genoemd, terwijl omgekeerd sommige belastingen die op grond van FinBES door de BES-eilanden kunnen worden geheven, niet door gemeenten kunnen worden geheven.

In het Europese deel van Nederland mogen de volgende eilandbelastingen niet door gemeenten worden geheven:

⁴ Art. 42 lid 2 FinBES: Behalve de eilandbelastingen waarvan de heffing krachtens andere wetten dan deze geschiedt, worden geen andere eilandbelastingen geheven dan die bedoeld in de tweede en derde paragraaf van dit hoofdstuk.

⁵ Kamerstukken II 2008/09, 31 958, nr. 3, p. 18. en Kavelaars, p. 199.

- Opcenten vastgoedbelasting;
- Verhuurbelasting motorrijtuigen;
- Motorrijtuigenbelasting;
- Havenbelastingen, tenzij als recht.

BES-eilanden op hun beurt mogen de volgende belastingen niet heffen:

- Onroerendezaakbelasting wegens gebruik;⁶
- Roerenderuimtebelasting;
- Baatbelasting (tenzij als recht);
- Forensenbelasting;
- Rioolheffing (tenzij als recht);
- Vermakelijkhedenrechten (als zodanig);
- Afvalstoffenheffing (tenzij als recht);
- BIZ-heffing.

Aangezien in het Caribisch deel van Nederland provincie en waterschappen ontbreken als bestuursvorm en daarmee als potentiële heffer van belastingen moet voor een zuiver vergelijk ook aandacht geschonken worden aan de belastingen die provincie en waterschap in het Europese deel mogen heffen, zeker als sommige taken van die lichamen in het Caribisch gedeelte door de eilanden worden uitgevoerd.

In aanmerking komen dan:

- Opcenten motorrijtuigenbelasting;⁷
- Provinciale grondwaterheffing;
- Provinciale grondwaterbeschermingsheffing;
- Provinciale ontgrondingsheffing;
- Provinciale nazorgheffing gesloten stortplaatsen;
- Watersysteemheffing;
- Wegenheffing;
- Zuiveringsheffing;
- Verontreinigingsheffing(en).

Van sommige gemeentelijke heffingen lijkt het voor de hand te liggen dat ze in de FinBES ontbreken, vanwege praktische redenen. Als voorbeeld wordt door Kavelaars⁸ genoemd de rioolbelasting. Aangezien er geen openbaar rioleringsstelsel aanwezig is op de eilanden, lijkt er geen belang bij invoering van een rioolbelasting. Echter, sinds november 2010 is er een project op Bonaire met als doel in een bepaald gebied riolering aan te leggen.⁹ De haalbaarheid van een rioolheffing dient nog nader te worden onderzocht.

⁶ De grondbelasting wordt voorlopig in deze rapportage vergelijkbaar geacht aan de onroerendezaakbelasting wegens genot krachtens eigendom, bezit of beperkt recht.

⁸ Kavelaars, e.a. in 'Het fiscale stelsel in Caribisch Nederland', 2010.

⁹ <http://bonaire.web-log.nl/bonaire/2010/11/rioleringproject-bonaire-officieel-gestart.html>

4.2 Nadere behandeling wettelijk te heffen eilandbelastingen

In dit onderdeel worden de belastingen die de BES-eilanden op grond van hoofdstuk IV van FinBES, de Loterijwet BES, de Wet speelvergunningrecht hazardspelen BES, beschreven evenals hun grondslagen (voorzover in deze wetten voorgeschreven) en de belastingplichtige(n).

4.2.1 Grondbelasting, art. 43 lid 1 sub a FinBES

Een eilandbelasting van degenen die bij het begin van het kalenderjaar het genot hebben krachtens eigendom, bezit of beperkt recht van:

1. Onroerende zaken die als eigen woning worden aangemerkt als bedoeld in art. 4 van de Wet inkomstenbelasting BES¹⁰ en die een in de aanhef bedoelde rechthebbende als hoofdverblijf ter beschikking staan;
2. Onroerende zaken die tot het vermogen van een onderneming behoren waarmee die onderneming opbrengst als bedoeld in art. 6 van de Wet inkomstenbelasting BES¹¹ verkrijgt.

De grondbelasting bedraagt een percentage van de heffingsgrondslag, zijnde de waarde van de onroerende zaak.

Als genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht wordt aangemerkt degene die bij het begin van het kalenderjaar als zodanig in de kadastrale registratie is vermeld, tenzij blijkt dat op dat tijdstip een ander genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht is.

4.2.2 Opcenten op de hoofdsom van de vastgoedbelasting¹², art 43 lid 1 sub b FinBES

De vastgoedbelasting is een Rijksbelasting op inkomen die wordt geheven op basis van de Wet Belastingwet BES. Belastingplichtig zijn (behoudens vrijstellingen en wettelijk (geheel) anders geformuleerd) genothebbers krachtens eigendom, bezit of beperkt recht van het op de BES-eilanden gelegen vastgoed dat niet valt onder de definitie in FinBES van vastgoed dat belast kan worden met grondbelasting. Ten einde een eilandbelasting te kunnen heffen over het genot krachtens eigendom, bezit of een beperkt recht van al het vastgoed (behoudens vrijstellingen) op de BES-eilanden, wordt door de rijksbelasting heffer (eenvoud halve?) een in een eilandsverordening vastgelegd opslagpercentage op de vastgoedbelasting geheven ten behoeve van de eilanden.

¹⁰ Artikel 4 Wet Inkomstenbelasting BES Voor de toepassing van deze wet wordt onder eigen woning verstaan een woning:

- a. waarvan de belastingplichtige eigenaar is;
- b. waarvan de belastingplichtige de grond in erfpacht of huur heeft;
- c. die de belastingplichtige in vruchtgebruik heeft, dat verkregen is krachtens het erfrecht.

¹¹ Artikel 6

1. De opbrengst van onderneming en arbeid omvat de niet onder artikel 5 vallende voordelen, die als winst, honorarium, traktement, salaris, loon, vrije woning, vrije kost en inwoning, aandeel in winst of overwinst, tantième, gratificatie, vacatie- of presentiegeld of onder welke naam of vorm ook worden verkregen uit bedrijf of beroep (ambt, waardigheid, bediening en bestaande of vroegere dienstbetrekking door belastingplichtige zelf of door een ander vervuld daaronder begrepen) en uit handelingen, werkzaamheden en diensten van elke aard. (...).

¹² Vastgoedbelasting is een belasting ter zake van voordelen uit een op de BES eilanden gelegen onroerende zaak en wordt geregeld in Hoofdstuk IV van de Belastingwet BES. Als belastingplichtige wordt aangemerkt degene die bij het begin van het kalenderjaar het genot heeft krachtens eigendom, bezit of beperkt recht van een onroerende zaak. De maatstaf voor de heffing is de waarde die aan de onroerende zaak dient te worden toegekend naar de staat waarin de zaak op de waardepeildatum verkeert. De waardepeildatum ligt aan het begin van het tijdvak waarvoor de waarde wordt vastgesteld. De waarde geldt voor een tijdvak van vijf achtereenvolgende kalenderjaren en wordt vastgesteld door de inspecteur. Dit doet hij door een voor bezwaar vatbare beschikking. Het tarief van de vastgoedbelasting is 20% van de voordelen uit een onroerende zaak. De voordelen uit een onroerende zaak worden gesteld op 4% van de waarde van de waarde.

De door de eilandsraad vast te stellen hoogte van de opcenten wordt uitgedrukt in een percentage van de hoofdsom van de vastgoedbelasting. De hoogte van de vastgoedbelasting is het product van de waarde van het vastgoed, de (fictieve) inkomsten daaruit en het toepasselijke tarief van de vastgoedbelasting. De voorschriften voor het vaststellen van de waarde van het vastgoed komen voor de vastgoedbelasting overeen met die van de grondbelasting. Anders dan bij de grondbelasting wordt de waarde bij de vastgoedbelasting bij voor bezwaar vatbare beschikking vastgesteld (door de inspecteur), eveneens voor een tijdvak van 5 jaren. Aangezien het inkomen uit vastgoed voor de vastgoedbelasting forfaitair wordt vastgesteld op 4% van de waarde, en het tarief van de vastgoedbelasting (anno 2011) 20% is, is de hoofdsom van de vastgoedbelasting dus 0,8% van de waarde van het vastgoed. Over dat bedrag kunnen de eilanden opcenten laten heffen door de rijks inspecteur.

Het tarief van de grondbelasting op de eigenwoning, op de onroerende zaken die tot ondernemingsvermogen behoren en voor de opcenten wordt volgens artikel 50 lid 3 FinBES gelijkelijk vastgesteld. Dit betekent dat het tarief voor ieder van deze drie belastingen mag verschillen, maar dat binnen iedere categorie geen differentiatie mogelijk is.

4.2.3 Toeristenbelasting, art. 53 FinBES

Een eilandbelasting ter zake van verblijf binnen het grondgebied van het Openbaar Lichaam door niet-ingezetenen van het Openbaar Lichaam.

4.2.4 Verhuurbelasting motorrijtuigen, art. 54 FinBES

Deze belasting kan worden geheven ter zake van verhuur van een motorrijtuig op twee of meer wielen. Belasting kan worden geheven van degene die als verhuurder de huurovereenkomst ter zake van dat motorrijtuig sluit.

4.2.5 Motorrijtuigenbelasting, art. 55 FinBES:

Belastbaar feit is het houden van een motorrijtuig. De heffing vindt plaats van degene die bij aanvang van een tijdvak het motorrijtuig houdt.

Het begrip motorrijtuig wordt in FinBES tamelijk strak geformuleerd: een personenauto, motorrijwiel, autobus, vrachtauto of bestelauto, die naar zijn aard voor gebruik op de openbare weg is bestemd en overeenkomstig deze bestemming binnen of op het grondgebied van het Openbaar Lichaam wordt gebruikt. Het tarief kan afhankelijk worden gesteld van de massa, de brandstof, de wijze van aandrijving en het soort van het motorrijtuig.

4.2.6 Parkeerbelastingen, art. 56 FinBES

Parkeerbelasting kan geheven worden in het kader van parkeerregulering

1. Ter zake van het parkeren van een voertuig op een bij de belastingverordening dan wel krachtens de belastingverordening in de daarin aangewezen gevallen door het bestuurscollege te bepalen plaats, tijdstip en wijze, en wel van de parkeerder/houder.
2. Ter zake van een vanwege het Openbaar Lichaam verleende vergunning voor het parkeren van een voertuig op de in die vergunning aangegeven plaats en wijze en wel van de aanvrager.

4.2.7 Hondenbelasting, art. 58 FinBES:

Deze belasting wordt geheven van de houder van een hond, naar het aantal honden dat wordt gehouden.

4.2.8 Reclamebelasting, art. 59 FinBES:

Net als gemeenten kunnen ook de BES eilanden “ter zake van openbare aankondigingen zichtbaar vanaf de openbare weg” een belasting heffen.

4.2.9 Precariobelasting, art. 60 FinBES:

Ter zake van het hebben van voorwerpen onder, op of boven voor de openbare dienst bestemde grond van het Openbaar Lichaam kan een belasting worden geheven.

4.2.10 Havenbelasting, art. 61 FinBES:

Ter zake van degene, die als schipper of gezagvoerder het vaartuig onder zijn verantwoordelijkheid heeft, of van de beheerder of gebruiker van het vaartuig ter zake van:

1. Het liggen of meren van vaartuigen in havens of aan kaden en terreinen, welke bij het Openbaar Lichaam in eigendom of in beheer en onderhoud zijn;
2. Het ankeren in de territoriale wateren, bedoeld in de Rijkswet uitbreiding territoriale zee van het Koninkrijk¹³ voor zover deze wateren grenzen aan het Openbaar Lichaam.

4.2.11 Rechten, art. 62 FinBES:

Ter zake van:

1. Het gebruik overeenkomstig de bestemming van voor de openbare dienst bestemde bezittingen van het Openbaar Lichaam of van voor de openbare dienst bestemde werken of inrichtingen die bij het Openbaar Lichaam in beheer of in onderhoud zijn.
2. Het genot van door of vanwege het Openbaar Lichaam verstrekte diensten.

In de belastingverordeningen op grond waarvan rechten als bedoeld in artikel 62 worden geheven, worden de tarieven zodanig vastgesteld dat de geraamde baten van de rechten niet uitgaan boven de geraamde lasten ter zake. Deze bepaling is identiek aan die opgenomen in artikel 229b lid 1 van de Gemeentewet, zodat wordt aangenomen dat hier sprake is van een toetsing op verordeningen niveau, waarbij kruissubsidiëring mogelijk is, zonder de in het Europese deel geldende vernauwing tot titel niveau.

4.3 Wet Speelvergunningenrecht Hazardspelen BES

Op grond van een tweetal wetten (de Wet Hazardspelen BES I en de Wet Hazardspelen BES II) kan het bestuurscollege van het Openbaar Lichaam vergunning verlenen voor het organiseren van hazardspelen. Op grond van de Wet Speelvergunningenrecht Hazardspelen BES kan voor bepaalde vergunningen door het Openbaar Lichaam een recht worden gevraagd.

¹³ De territoriale zee van het Koninkrijk in Aruba, Curaçao, Sint Maarten en in de openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba wordt uitgebreid tot twaalf zeemijlen, met inachtneming van regels te stellen bij algemene maatregel van rijksbestuur.

4.3.1 Wet Hazardspelen BES I

Het Bestuurscollege is bevoegd om, onder door hem te stellen voorwaarden en waarborgen, vergunning te verlenen tot het exploiteren van hazardspelen, in daartoe met name aan te wijzen en speciaal daarvoor ingerichte hotels. De vergunning is persoonlijk en niet voor overdracht vatbaar.

4.3.2 Wet Hazardspelen BES II

Het bestuurscollege is bevoegd om, onder door hem te stellen voorschriften en waarborgen aan verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid, verenigingen zonder volledige rechtsbevoegdheid doch die wel aangesloten zijn bij een overkoepelende organisatie die rechtspersoon met volledige rechtsbevoegdheid is en stichtingen met een sociaal of cultureel doel vergunning te verlenen tot het organiseren van hazardspelen.

4.3.3 Speelvergunningenrecht

Het speelvergunningenrecht is aan het Openbaar Lichaam verschuldigd dat de vergunning heeft verleend aan de vergunninghouder. Daarbij wordt onder speelvergunningenrecht verstaan: het bij hazardspelen als bedoeld in de Wet hazardspelen I ten behoeve van het Openbaar Lichaam te heffen recht en onder vergunninghouder wordt verstaan: degene aan wie een vergunning is verleend op grond van artikel 1 van de Wet hazardspelen BES I.

Conclusie is dus dat het speelvergunningenrecht alleen geheven kan worden van professionele "casinoachtige" exploitanten.

5 Eilandbelastingen St. Eustasius

5.1 Inleiding

Hierna volgt een uiteenzetting van de verschillende belastingen die op St. Eustatius volgens de thans geldende verordeningen kunnen worden geheven.

Hoewel met ingang van 1 januari 2011 op grond van FinBES diverse (nieuwe) lokale belastingen zouden mogen worden geheven, heeft St. Eustatius vooralsnog geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die in te voeren.

Op 10 oktober 2010 (of feitelijk 6 september 2010) zijn 48 “oude” verordeningen van St. Eustatius van toepassing verklaard binnen het nieuwe openbaar lichaam (bestendig). Tot die verordeningen behoren ook verordeningen gericht op de heffing en/of invordering van belastingen, daaronder begrepen rechten. Hoewel artikel 7 van de Invoeringswet openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba¹⁴, wellicht anders doet vermoeden, zijn door de eilandsraad of bestuurscollege van een eilandgebied voor 10 oktober 2010 vastgestelde verordeningen niet automatisch van kracht binnen het openbare lichaam. Artikel 7 bood de mogelijkheid om reeds vóór 10 oktober 2010 c.q. 1 januari 2011 (specifiek voor het openbaar lichaam) verordeningen van het openbaar lichaam vast te stellen die geacht worden bevoegdelyk te zijn vastgesteld. Dat betekent dat die verordeningen moeten voldoen aan de criteria die worden gesteld aan een zodanig verordening. Voor belastingverordeningen geldt dat ze moeten voldoen aan de criteria van FinBES, respectievelijk de Loterijwet BES en de Wet speelvergunningrecht hazardspelen BES.

Per 10 oktober 2010 werden de volgende verordeningen bestendig op basis waarvan, mits overigens aan de hiervoor genoemde vereisten wordt voldaan, belasting zou kunnen worden geheven¹⁵:

- Motorrijtuigenbelastingverordening
- Vergunningrechtverordening
- Loodsdienst en loodsgelden
- Havengeldverordening
- Eiland verordening tot wijziging van de Landsverordening Hazardspelen 1948
- Vestigingregeling voor bedrijven
- Verordening vergoeding passagiersaccomodatatie 1994 (airporthtax)
- Marien milieu verordening (abusievelijk genoemd marine etc.)
- Loterijverordening 1996
- Retributieverordening 1997

Zo zijn, op grond van expliciete besluiten, sommige oude (van vóór 10 oktober 2010) eilandbelastingen gecontinueerd. Wellicht werden meer verordeningen bestendig. Zo is er een

¹⁴ Wet 17 mei 2010, Stb. 2010, 346.

¹⁵ Verzamelbesluit regelingenbestand St. Eustatius, A.B. St. Eustatius 2010, nr. 18 en 19.

eilandbesluit tot bestendiging van het besluit Landings- en parkeergelden, maar de daaraan ten grondslag liggende wet/verordening is ons niet bekend.

St. Eustatius heeft (gelijk Saba) zoals geconstateerd sinds 10 oktober 2010 geen nieuwe belastingen op grond van FinBES ingevoerd en alleen de heffingen die op grond van eilandsverordeningen werden geheven, bestendigd. Er worden diverse argumenten voor dit handelen gegeven.

Een argument is dat men niet te veel verschillen op de burger wilde laten neerdalen. Het belangrijkste argument is dat de lokale bestuurders geen inzicht hadden (en hebben) in de gevolgen van de nieuwe staatkundige positie van het eiland voor het besteedbare inkomen van de bevolking. De belastingdruk van de lokale belastingen kan volgens de lokale bestuurders niet los worden gezien van de belastingdruk door de rijksbelastingen en de effecten op het besteedbare inkomen van andere directe en indirecte gevolgen van de staatkundige veranderingen binnen de oude Nederlandse Antillen, zoals bijvoorbeeld de inflatie.

Zolang er geen duidelijkheid is over de gevolgen van de staatkundige veranderingen op het gezinsbudget, en de algemene opinie is dat het besteedbaar inkomen drastisch daalt als gevolg van de nieuwe structuur, acht het bestuur van het openbaar lichaam het niet verantwoord nieuwe lokale belastingen in te voeren die de druk op het gezinsbudget nog meer verhogen. Wijzigingen in het belastingsysteem zouden, als invoering al wenselijk is, dus (althans ten aanzien van de lokale bevolking) inkomensneutraal moeten geschieden.

In die benadering zou een invoering van een nieuwe lokale belasting zich moeten richten op niet ingezetenen of gepaard moeten gaan met het verlagen of intrekken van een andere lokale belasting. Tot 10 oktober 2010 kende men echter geen algemene lokale heffing anders dan de motorrijtuigenbelasting en rechten die tegenover een directe dienst stonden en heffingen die afgewenteld konden worden op derden, zoals toeristen.

Een grote organisatie op St. Eustatius die eventueel als nieuwe belastingplichtige zou kunnen dienen is het olie-overslagbedrijf. Pogingen in het recente verleden om van het instituut of zijn studenten belasting te heffen zijn op niets uitgelopen.

St. Eustatius administreert op basis van het kasstelsel. Dat wil zeggen dat in de jaarrekening 2010 als inkomsten zijn opgenomen de in dat jaar feitelijk ontvangen belastinginkomsten.

Hierna bekijken we de theoretische heffingsmogelijkheden op detail niveau:

5.2 Grondbelasting en Opcenten vastgoedbelasting

5.2.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen verordening grondbelasting en evenmin een verordening opcenten op de vastgoedbelasting.

5.2.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt geen grondbelasting danwel opcenten op de vastgoedbelasting geheven en geïnd.

5.2.3 Belastingruimte en optimalisatie

Overwogen kan worden om de grondbelasting en de opcenten op de vastgoedbelasting in te voeren. Uit gesprekken met betrokkenen is gebleken dat St. Eustatius zelf de verwachting heeft dat (alhoewel gedateerd) redelijk in kaart gebracht kan worden hoe de eigendomsverhoudingen liggen op het eiland. Alhoewel op voorhand het wel de bedoeling is geweest de grondbelasting in te voeren, heeft het bestuurscollege aangegeven dat men zonder inzicht in de gevolgen van 10 oktober 2010 op de besteedbare inkomens geen enkele lastenverhoging voor de burger wil doorvoeren. Daarnaast is aangegeven dat er op voorhand vooralsnog geen bezwaren bestaan om de grotere ondernemingen wel aan de grondbelasting te onderwerpen indien dit tot de mogelijkheden behoort.

Op grond van artikel 43, Wet Fin Bes kan er grondbelasting alsmede opcenten op de vastgoedbelasting worden geheven. Inwoners met een eigen woning alsmede ondernemers met ondernemingsgebonden vastgoed vallen in principe onder de grondbelasting. Inwoners met onroerende zaken die als belegging worden aangemerkt (onder andere de zogenaamde tweede woning) vallen in principe onder de opcenten op de vastgoedbelasting.

Op grond van artikel 50, lid 3 Wet FinBes wordt differentiatie in tarieven toegestaan voor woningen, ondernemingsgebonden vastgoed en voor de opcenten. Binnen deze categorieën (woningen, ondernemingsgebonden vastgoed en vastgoed dat kwalificeert voor de vastgoedbelasting) kan het tarief niet worden gedifferentieerd.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren omtrent de draagkrachtpositie van eilandbewoners kan het bestuurscollege besluiten desalniettemin de grondbelasting alsmede opcenten op de vastgoedbelasting in te voeren, waarbij het bestuurscollege ervoor kan kiezen voor woningen een lager of zelfs nihil tarief vast te stellen. Voor ondernemingsgebonden vastgoed kan een ander (hoger) tarief gelden. Daarnaast zou het tarief voor de opcenten op de grondbelasting kunnen worden verhoogd. Hiermee kan mogelijk voor een groot gedeelte het bezwaar voor wat betreft de draagkrachtpositie van de eilandbewoners worden weggenomen. Het spreekt evenwel dat voor inwoners met ondernemingsgebonden vastgoed alsmede de grotere ondernemingen er meer belasting betaald dient te worden. Dit betekent daarnaast een verhoging van de belastingdruk voor personen met woning op St. Eustatius die niet als eigen woning gekwalificeerd kan worden, mits deze woning een waarde heeft van meer dan \$ 50.000.

Een knelpunt zou de waardering kunnen zijn. De waarde van een onroerende zaak wordt voor de grondbelasting vastgesteld door de eilandambtenaar belast met de heffing van eilandbelastingen (art 47 FinBES), terwijl de waarde voor de vastgoedbelasting wordt vastgesteld door de inspecteur (van de rijksbelastingdienst, art 4.6 Belastingwet BES). Voor objecten die eventueel deels in de grondbelasting en voor het restant in de vastgoedbelasting kunnen worden betrokken, lijkt ons afstemming van de waarde, de waarde peildatum en het waardetijdvak een noodzaak.

Een ander knelpunt is de beschikbaarheid van een up-to-date kadaster.

Invoering van een grondbelasting in ieder geval voor andere onroerende zaken dan de eigen-woning, dus het ondernemings gebonden vastgoed, zou de belastingruimte in de praktijk verruimen, zonder dat dit tot veel oppositie hoeft te leiden.

(Versnelde) samenvoeging van grondbelasting en opcenten in de vastgoedbelasting, bij voorkeur in opcenten op een rijksbelasting zou de efficiency in waardevaststelling, heffing en invordering ten goede komen.

5.3 Een van de Wet WOZ afwijkende vrijstelling is die voor de waarde van de delfstoffen in de bodem en de door natuurvorming in of boven de grond aanwezige meststoffen. Uit de parlementaire geschiedenis blijkt dat de vrijstelling voor delfstoffen in de bodem en door natuurvorming in of boven de grond aanwezige meststoffen is overgenomen uit de Grondbelastingverordening 1908. Deze vrijstelling is opgenomen in artikel 49 FinBES. Hoewel onduidelijk is of deze vrijstelling in St/ Eustatius een rol zou kunnen spelen bij de waardevaststelling van bedrijfsmatig geëxploiteerd vastgoed, zou het laten vervallen van de vrijstelling de belastingruimte bij eventuele aanwezigheid van delfstoffen verruimen. Toeristenbelasting

5.3.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening toeristenbelasting.

5.3.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt echter wel onder de naam logeerbelasting geheven en geïnd over de jaren 2009 en 2010 en begroot voor de jaren 2011 en 2012. In 2011 werd 7 % per overnachtingsprijs in rekening gebracht onder de titel: "Bed Tax".

\$	2009	2010	2011	2012
Logeerbelasting	39.869	11.692	27.933	15.000

5.3.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Noch in de Verzamelverordening regelingenbestand St. Eustatius¹⁶, noch in het Verzamelbesluit regelingenbestand St. Eustatius¹⁷ hebben wij geen verwijzing gevonden naar een logeerbelasting. Indien de daaraan ten grondslag liggende wet/verordening ontbreekt, bestaat gereede twijfel over de rechtsgeldigheid van de geheven en geïnde logeerbelasting.

¹⁶ In werking getreden op 10 oktober 2010, AB 2010, no. 19.

¹⁷ In werking getreden op 10 oktober 2010, AB 2010, no. 18.

5.3.4 Belastingruimte en optimalisatie

Invoeren toeristenbelasting teneinde de wettelijke optimalisatie van de thans geïnde bedtax te realiseren.

Invoering leidt niet tot verhoging van de belastingdruk op de lokale bevolking, kan op bescheiden schaal worden ingevoerd zonder dat dit grote verschillen doet ontstaan met soortgelijke toeristische trekpleisters en heeft geen verzwarende administratieve lasten tot gevolg.

Indien vanuit gegaan zou worden een rechtsgeldige heffing, zou alsdan nog het navolgende kunnen gelden.

Uit gegevens van de immigratiedienst blijkt dat in 2009 in totaal (via vliegtuig en via zee) 28.454 aankomsten in St. Eustatius zijn geregistreerd. Daarvan bedroeg het aantal "locals en Antillianen" afgerond 10.500. Ervan uitgaande dat ca 75% van de gearriveerde locals en Antillianen niet als toerist aangemerkt kunnen worden, bedraagt in totaal (afgerond) het aantal toeristen 21.000. Het aantal aankomsten in het jaar 2010 is nog niet geheel bekend, maar over de eerste 6 maanden werden (over zee en via de lucht) 13.269 aankomsten geregistreerd. Dit doortrekkende kunnen er ca 26.538 aankomsten worden geregistreerd, waarvan ca 19.000/20.000 toeristen. Een groot deel heeft geen gebruik gemaakt van logeerruimte omdat aankomst op en vertrek van het eiland op de zelfde dag vielen. Van de overige bracht een groot deel één nacht door op het eiland. De overige personen, vermoedelijk veelal duikers, verbleven langer op St. Eustatius.

Bij een gemiddeld verblijf van 2 nachten door 10.000 personen tegen een gemiddelde overnachtingsprijs pp van \$ 70 zou de grondslag \$ 1.400.000 zijn. Hoewel aan deze berekening geen enkele gecontroleerde informatie ten grondslag ligt (behalve bekende logiesprijzen van de verblijfaccommodatie op St. Eustatius, het gehanteerde tarief en het aantal hotelkamers op St. Eustatius), geeft het een indicatie van de heffing en invordering. In 2009 werd \$ 39.869 aan logeerbelasting geïnd en in 2010 \$ 11.692. Vanzelfsprekend is het verschil tussen het jaar 2009 en 2010 reeds een opvallend verschil. Indien echter uitgegaan moet worden van een heffingsgrondslag van \$ 1.400.000, zou er theoretisch een heffings- en inningsmogelijkheid moeten zijn van \$ 98.000. De heffings- en inningsmethodiek lijkt in deze onvoldoende geoptimaliseerd.

Er bestaat de noodzaak tot verhoging van - en controle op - de efficiency en de volledigheid van het heffings- en invorderingsproces. Dit zijn algemene constatering die elders nader worden beschreven.

5.4 Verhuurbelasting motorrijtuigen

5.4.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening Verhuurbelasting motorrijtuigen. Wel wordt in de gewijzigde bestendigde Retributieverordening St. Eustatius 1997 ten bate van het eilandgebied St. Eustatius voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het afgeven van een vergunning als bedoeld in

artikel 3, lid 3 van de Eilandsverordening Personenvervoer¹⁸ een tarief genoemd. Omdat het in deze een retributie betreft en niet aangemerkt kan worden als een verkapte verhuurbelasting motorrijtuigen, wordt dit recht onder de rechten behandeld.

5.4.2 Verordening en feitelijke heffing

Uit de ontwerp jaarrekening 2010 alsmede de ontwerp begroting 2012 blijkt dat er wel degelijk onder de term 'Autoverhuurbelasting' belasting is geheven en geïnd. Vermoedelijk dient hier 'Vergunning autoverhuur' te staan.

5.4.3 Belastingruimte en optimalisatie

Er kan een verhuurbelasting motorrijtuigen worden ingevoerd. Deze belasting zou uitsluitend niet-ingezetenen treffen.

Aangegeven is dat met name voor een vergunningsstelsel is gekozen, omdat dit het meest makkelijk controleerbaar is. De betaling wordt daarbij verricht aan de ontvanger en met het betaalbewijs van de ontvanger kan bij het de dienst burgerlijke zaken de betreffende vergunning ontvangen worden. Deze werkwijze wordt als het minst arbeidsintensief beoordeeld.

Niet inzichtelijk is het aantal auto's dat wordt verhuurd op St. Eustatius. Vermoedelijk betreft dit slechts een zeer beperkt aantal auto's per jaar. Derhalve dient de afweging te worden gemaakt of de inrichtingskosten van het bestuursapparaat die hierop dient toe te zien voldoende beheersbaar is, ten opzichte van de begrote bate.

5.5 Motorrijtuigenbelasting

5.5.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

St. Eustatius heft op basis van de per 10 oktober 2010 bestendigde Eilandsverordening van 5 maart 1974 tot het heffen van belasting op motorvoertuigen een belasting van de eigenaar of houder van een motorrijtuig waarmee van de openbare weg gebruik wordt gemaakt.

De verordening kent geen tarief en ook geen maatregel tot het vaststellen van een tarief. In een verzamel eilandsverordening tot wijziging van de retributieverordening en enkele andere verordeningen van 9 november 2009 staat in artikel 9: "Eilandelijke heffingen" de belasting ingevolge artikel 3 van de motorrijtuigenbelastingverordening St. Eustatius zoals laatstelijk gewijzigd is als volgt samengesteld: waarna diverse tarieven (in NAF's) volgen.

5.5.2 Verordening en feitelijke heffing

Er is motorrijtuigenbelasting geheven en geïnd over de jaren 2009 en 2010 en deze zijn eveneens begroot voor de jaren 2011 en 2012.

\$	2009	2010	2011	2012
Motorrijtuigenbelasting	186.018	211.633	223.464	241.000

¹⁸ AB 1969, no. 7

De heffing van de belasting op motorrijtuigen vindt plaats in de vorm van de koop van een op de nummerplaat aan te brengen halfjaar of jaarsticker van een verschillende kleur. Het is verboden van de weg gebruik te maken zonder de verschuldigde belasting te hebben betaald. Betaling vindt grotendeels in contanten plaats bij afgifte van de sticker. Van de in de verordening gegeven mogelijkheid tot toezending van een aanslag wordt geen gebruik gemaakt. In de praktijk zou voor 31 januari van ieder jaar moeten zijn betaald en voor 30 juni indien gebruik gemaakt wordt van halfjaarstickers voor het tweede deel van het jaar.

Controle geschiedt niet vanuit een systeem van aanwezige motorrijtuigen (dat ontbreekt), maar op basis van visuele controle door de politie. Gelet op de beperkte omvang van het politiekorps en het door ons geschatte aantal motorrijtuigen (tussen 4.000 en 8.000) kunnen vraagtekens gezet worden bij de betrouwbaarheid van de methode. Ons is geen informatie bekend op basis waarvan de volledigheid van de belastingopbrengst kan worden getoetst.

5.5.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Een belangrijk praktisch knelpunt is het ontbreken van een kentekenregister.

De verordening is zodanig vormgegeven, dat er geen sprake kan zijn van een retributie. Een verwijzing naar de tariefstelling in de verordening ontbreekt. Desalniettemin wordt in de retributieverordening een tariefstelling opgenomen. Derhalve kan serieuze vraagtekens worden gezet bij de rechtmatigheid van de heffing motorrijtuigenbelasting.

Indien en voorzover de rechtmatigheid niet in geschil zou zijn, kan vanuit formeel oogpunt de definitie van motorrijtuig in de verordening een probleem opleveren. De verordening definieert motorrijtuig als: *“een voertuig dat bestemd is om te worden voortbewogen uitsluitend of mede door mechanische kracht, op of aan het voertuig aanwezig, met uitzondering van een fiets met trapondersteuning”*.

FinBES definieert motorrijtuig: *“een personenauto, motorrijwiel, autobus, vrachtauto of bestelauto”*. Discussie zou kunnen bestaan over bijvoorbeeld een bromfiets, een tractor, een quad(achtige) en wellicht zelfs de vraag of een pickup wel een personenauto of een bestelauto in de zin van FinBES is, zodat heffing terzake in strijd is met FinBES.

FinBES geeft voor de motorrijtuigenbelasting expliciet de mogelijkheid van enige differentiatie aan. Deze differentiatie ziet op:

- a. De massa van het voertuig;
- b. De aard van de brandstof
- c. De aard van de aandrijving
- d. Het soort motorrijtuig.

St. Eustatius differentieert in beginsel conform FinBes. Daarnaast differentieert St. Eustatius ook naar gebruik soort motorrijtuig (verhuurmotorrijtuig en motorrijtuig bestemd voor personenvervoer met accommodatie). Hiermee hanteert St. Eustatius een ruimere tariefsdifferentiatie dan FinBes heeft gegeven. Of deze differentiatie de toets aan het gelijkheidsbeginsel kan doorstaan is discutabel.

5.5.4 Belastingruimte en optimalisatie

Naar aanleiding van persoonlijke interviews is gebleken dat men veronderstelt dat de Motorrijtuigenbelasting (de Road Tax) als een retributie dient te worden beschouwd. Daarom is het tarief in de retributieverordening opgenomen. Dit is echter niet het geval. De verordening dient te worden aangepast.

Ook zouden de tarieven verhoogd kunnen worden. Dit leidt evenwel tot een verzwaring van de belastingdruk van de burger, hetgeen St. Eustatius niet wenselijk acht.

Tevens zou overwogen kunnen worden om een kentekenregister in te voeren en het stickersysteem acht te schaffen. Dit kan leiden tot een grotere efficiency en een betere controleerbaarheid in z'n algemeenheid en bij tariefdifferentiatie in het bijzonder.

Er bestaat een noodzaak tot verhoging van - en controle op - de efficiency en de volledigheid van het heffings- en invorderingsproces. Dit zijn algemene constatering die in hoofdstuk 8 nader worden beschreven.

5.6 Parkeerbelastingen

5.6.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening parkeerbelasting opgesteld en ingevoerd. St. Eustatius kent evenwel het (bestendigde) Eilandbesluit houdende algemene maatregelen, ter uitvoering van artikel 7 van het Landsbesluit Landings- en Parkeergelden. Dit betreft echter een retributie.

5.6.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt thans geen parkeerbelasting (voor vliegtuigen) geheven en geïnd en volgens de ontwerp begroting is men ook niet voornemens parkeergelden te heffen.

5.6.3 Belastingruimte en optimalisatie

Invoering parkeerbelasting. Echter, gelet op de formulering in de aanhef van artikel 56 FinBES kan de parkeerbelasting alleen worden geheven in het kader van regulering. Van een noodzaak (mogelijkheid) tot regulering van motorrijtuigen zou echter op St. Eustatius niet of nauwelijks sprake zijn. Invoering op enkele gebieden (b.v. het vliegveld) zal leiden tot parkeren buiten de gebieden terwijl gelet op de omvang van de eventueel te reguleren gebieden de perceptiekosten (parkeerautomaten) en handhavingskosten een substantieel deel van de opbrengsten zullen wegnemen.

Invoering van parkeerbelasting (conform het eilandsbesluit) voor vliegtuigen is niet mogelijk binnen de Parkeerbelasting, omdat het in deze om voertuigen gaat. Onder een voertuig moet volgens de Van Dale Groot Woordenboek worden verstaan: een vervoermiddel met wielen of glijvlakken voor het vervoer over land van personen en goederen. Een vliegtuig kan derhalve niet als voertuig worden aangemerkt.

5.7 Hondenbelasting

5.7.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening hondenbelasting opgesteld en ingevoerd.

5.7.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt geen hondenbelasting geheven en geïnd en volgens de ontwerp begroting is men ook niet voornemens hondenbelasting te heffen.

5.7.3 Belastingruimte en optimalisatie

St. Eustatius heeft aangegeven dat invoering en heffing van de hondenbelasting leidt tot toename van het aantal zwerfhonden (er zijn al zeer veel zwerfhonden, er worden jaarlijks circa 1.000 honden achtergelaten bij het asiel) en problemen met controleerbaarheid (kosten).

De handhaving en toezicht op de hondenbelasting zullen dermate groot zijn, waardoor de kosten een substantieel deel van de opbrengsten zullen wegnemen.

5.8 Reclamebelasting

5.8.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening reclamebelasting opgesteld en ingevoerd. In de retributie verordening wordt een recht geven voor het hebben van diverse objecten, waaronder reclameborden en dergelijke onder, in, op aan of boven de openbare weg of openbaar eilandwater. Het feit dat het een reclamebord is en geen blanco bord heeft wel gevolg voor de hoogte van het recht (hoger). Naar onze mening blijft er echter alsdan ook dan sprake van een precariorecht. Dit recht zal nader behandeld worden onder paragraaf retributies.

5.8.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt geen reclamebelasting geheven en geïnd en volgens de ontwerp begroting is men ook niet voornemens reclamebelasting te heffen.

5.8.3 Belastingruimte en optimalisatie

Overwogen kan worden om de reclamebelasting in te voeren, waarbij het belastingobject zich (anders dan bij de in 7.8.1 hiervoor genoemde rechten) niet beperkt tot reclame-uitingen. Invoering is mogelijk naast het heffen van rechten voor het in behandeling nemen van aanvragen voor een vergunning, maar dit recht moet dan wel worden ontdaan van eventuele elementen die als belasting worden geheven.

De bovengenoemde retributie lijkt onvoldoende ruimte hiertoe te bieden. Overigens is gebleken dat op het eiland St. Eustatius niet tot nauwelijks reclame-uitingen kent. De handhaving (periodieke controle, administratieve verwerking etc) en toezicht op de reclamebelasting zullen dermate groot zijn, waardoor de kosten een substantieel deel van de opbrengsten zullen wegnemen.

5.9 Precariobelasting

5.9.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

De mogelijkheid tot het heffen van precariobelasting voor het hebben van voorwerpen onder, op of boven voor de openbare dienst bestemde grond (waartoe overigens in principe ook het water behoort) van het openbaar lichaam is geregeld in art. 60 Wet FinBES. Voorzover ons thans bekend heeft St. Eustatius geen precariobelasting en heeft dat ook nimmer gedaan.

In de (bestendigde) retributie verordening wordt onder artikel 4 juncto artikel 4b een recht geheven van degene een vergunning heeft voor het hebben van voorwerpen, onder, in op, aan of boven de

openbare weg of openbaar eilandswater. Daarbij wordt een limitatieve lijst van voorwerpen benoemd met de daaraan gekoppelde tarifiering. Tevens worden er voorwerpen vrijgesteld.

Op basis van de vormgeving van de precariorechten onder artikel 4 retributieverordening dient te worden geconstateerd dat in deze sprake is van een verkapte precariobelasting als geregeld in artikel 60 FinBes.

5.9.2 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Alhoewel het vermoedelijkerwijs de bedoeling is geweest dat het in behandeling nemen van een aanvraag tot een vergunning van het hebben van een voorwerp, onder, in, op, aan of boven de openbare wet of openbaar eilandswater als belastbaar feit aangemerkt moest worden, is de verwijzing naar het in behandeling nemen van een aanvraag niet in de retributieverordening opgenomen. Deze precariorechten vallen niet onder de in artikel 62 FinBES. Derhalve kan de rechtsgeldigheid van deze verordening in twijfel worden genomen.

5.9.3 Belastingruimte en optimalisatie

Overwogen kan worden om precariobelasting in te voeren waarbij het belastbare feit zich (anders dan bij het in 7.9.1 hiervoor genoemde recht) niet beperkt tot de openbare weg, maar zich uitstrekt tot alle voor de openbare dienst bestemde grond. worden geheven. Invoering is mogelijk naast het heffen van precariorechten (mits de retributieverordening op dit punt wordt aangepast), maar dit recht moet dan wel worden ontdaan van eventuele elementen die als belasting worden geheven.

Bedacht moet worden dat ook de zeebodem binnen de territoriale wateren wellicht eigendom zijn van het openbaar lichaam (BW 5: 27lid 2b). In dat geval zou een precariobelasting geheven kunnen worden voor het hebben van een pier, pijpleidingen en docks boven deze grond. Het tarief voor deze objecten wordt in principe niet gelimiteerd.

5.10 Havenbelasting

5.10.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Er is geen (bestendigde) verordening havenbelasting ingevoerd. Wel is een (bestendigde) "Eilandsverordening van de eerste oktober regelende de havengelden te St. Eustatius 1982"¹⁹. Daarnaast kan St. Eustatius de Eilandsverordening voor de heffing en de inning van loodsgelden te St. Eustatius alsmede Verordening Marien Milieu St. Eustatius van toepassing. Deze laatste twee verordeningen hebben in ieder geval de vorm van een retributie en worden derhalve onder de desbetreffende paragraaf behandeld.

In de verordening havengelden worden viertal belastbaar feiten genoemd:

1. het liggen door ieder zeilschip, stoomschip, motorschip en lichter aan enige pier, werf, meerstoel of boei in beheer bij het eilandgebied, of aan een vaartuig dat daar aan ligt.
2. Daarnaast wordt voor het ankeren in de haven ankergeld in rekening gebracht voor elk vaartuig dat goederen laadt of lost
3. Voor assistentie bij het meren of ontmeren van een schip in de haven zijn meergelden verschuldigd.
4. Huur van eilandsmateriaal (huur gouvernementshijskraan etc.).

¹⁹ A.B. 2010, no. 19.

Art. 61 Wet FinBES noemt als belastbaar feit voor de havenbelasting: het liggen of meren van vaartuigen in havens of aan kaden en terreinen die bij het openbaar lichaam in eigendom of in beheer en onderhoud zijn, dan wel het ankeren in de aan het openbaar lichaam grenzende territoriale wateren als bedoeld in de Rijkswet uitbreiding territoriale zee van het Koninkrijk der Nederlanden.

De bestendigde eilandverordening kan ondanks dat het voor de anker gelden alsmede meergelden en overige diensten als een recht is beschreven, eveneens als een verkapte havenbelasting fungeren, waardoor wij menen deze verordening in onderhavige paragraaf te moeten behandelen.

Een aantal opvallendheden tussen de verordening en de FinBes zijn:

- De havengeldverordening spreekt niet van het aanleggen aan kaden en terreinen, zodat op dat onderdeel FinBES een ruimer bereik lijkt te hebben. Wellicht is het begrip vaartuig uit FinBES eveneens een ruimere definitie waar bijvoorbeeld een ponton of drijvende kraan wel onder valt.
- In de havengeldverordening wordt daarnaast het liggeld beperkt pier, werf, meerstoel of boei, die in beheer is St. Eustatius. Artikel 61 FinBes lijkt een ruimere strekking aan te houden. Op grond van FinBes kunnen havens of kaden en terreinen te benoemen die in eigendom of in beheer en onderhoud zijn in de heffing worden betrokken.
- De havengeldverordening beperkt zich tot liggen aan pier etc in beheer bij het eiland, terwijl FinBES ook ingeval van beheerloos eigendom of onderhoud het heffen van belasting mogelijk maakt.
- Daarnaast geeft de FinBes aan dat heffing plaats kan vinden bij ankeren in de territoriale wateren. De havengeldverordening gaat uit van ankeren van vaartuigen in de haven, dat goederen laadt of lost. Dit in de verordening gebezigde belastbaar feit lijkt daarmee beperkter uitgelegd te moeten worden dan FinBes.
- Eveneens wordt in de verordening als belastbaar feit aangemerkt het gebruik van ruimte of ligplaats onder de pier voor sportvaartuigen. Hiervoor wordt per afzonderlijk geval op voorstel van de Havenmeester een tarief vastgesteld en door het bestuurscollege met de eigenaar/gebruiker een schriftelijke huurovereenkomst aangegaan. Afgezien van het weinig praktisch en objectief ogende principe, is een huurovereenkomst strijdig met een gefiscaliseerd liggeld.
- In artikel 10 zijn de heffing en inning van de havengelden beschreven. De betaling zou dienen te geschieden ten kantore van de Eilandsontvanger, voor het vertrek van het vaartuig. Bij betaling wordt een vertrekpas uitgereikt.

5.10.2 Verordening en feitelijke heffing

Er wordt op grond van de ontwerp-jaarrekening 2010 alsmede de ontwerp-begroting 2012 voor de jaren 2009, 2010 en 2011 geen lig- en meergelden, anker gelden en overige huur van eilandsmateriaal geïnd. Volgens de ontwerp begroting 2012 is St. Eustatius wel voornemens om vanaf 2012 lig- en meergelden alsmede Anker gelden te heffen en innen.

\$	2010	2011	2012
Lig- en meergelden	0	0	200.000
Overige havengelden	0	0	450.000
Anker gelden	0	0	450.000

Invordering van de lig- en meergelden alsmede de invordering van anker gelden geschiedt enerzijds door de havenmeester en anderszijds worden lig- en meergelden en/of anker gelden door een dochtermaatschappij van Nustar geïnd. Hoe de heffing, inning en afdracht aan de eilandinvorderaar plaatsvindt, is ons niet duidelijk geworden.

5.10.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

In de verordening wordt voor de betaling van de havengelden ervan uitgegaan dat de betaling geschiedt ten kantore van de Eilandontvanger. Aangegeven is dat in de praktijk de havenmeester alsmede een dochtermaatschappij van Nustar de ontvangsten van de betalingen beheert en registreert. Dit lijkt niet in overeenstemming met de verordening.

De verordening is thans geformuleerd als een retributie. Dat wil zeggen dat uitsluitend voor een dienst van het Openbaar Lichaam een recht kan heffen. Dit is tegenstelling tot de havenbelasting die ruimer van opzet is.

5.10.4 Belastingruimte en optimalisatie

Gekozen kan worden om de verordening havengelden om te vormen tot een Havenbelasting. De huidige verordening leent zich daar grotendeels toe. Naast de havenbelasting kunnen havengeldenrechten worden geheven, mits deze zijn ontdaan van alle onderdelen die in de havenbelasting zijn omschreven.

Daarbij kan ervoor worden gekozen om de belastbare feiten die thans binnen de verordening beperkter uitgelegd lijken te worden, meer in overeenstemming te brengen met de belastbare feiten van de FinBes. Hiermee wordt mogelijkwerijs de heffingsgrondslag vergroot.

Er bestaat een noodzaak tot verhoging van - en controle op - de efficiency en de volledigheid van het heffings- en invorderingsproces. Dit zijn algemene constatering en die in hoofdstuk 8 nader worden beschreven.

5.11 Retributieverordening St. Eustatius 1997

5.11.1 Verordening en relatie met Wet FinBes

Op basis van deze verordening worden door het openbaar lichaam St. Eustatius leges geheven voor in behandeling nemen van een aanvraag van vergunningen en gezegelde stukken, retributies terzake het gebruik en genot van de voor de openbare dienst bestemde werken , bezittingen en inrichtingen, danwel wegens door of vanwege het openbaar lichaam aan derden bewezen diensten en precariorechten voor het innemen van openbare eilandsgrond of water of het hebben van voorwerpen in, onder, aan, op of boven, aan het openbaar lichaam in eigendom toebehorende voor de openbare dienst bestemde gronden en wateren.

In artikel 3 worden de vergunningen nader besproken. In hoofdstuk III van artikel 3 worden leges geheven voor het in behandeling nemen van een aanvraag van vergunningen voor het houden van gemakelikheden. Ondanks dat het opschrift wellicht anders doet vermoeden is dit geen medewerking als bedoeld in artikel 229 lid 1 letter c van de Gemeentewet waarvoor FinBES wellicht geen ruimte zou bieden.

Zoals in paragraaf 7.9. kan de rechtmatigheid van deze precariorechten ter discussie worden gesteld.

Merkwaardig genoeg wordt na het van kracht worden van de verzamel eilandsverordening tot wijziging van de retributieverordening en enkele andere verordeningen van 9 november 2009, zoals hiervoor in 7.2.4. al aangegeven, het tarief van de motorrijtuigenbelasting opgenomen in artikel 9 van de retributieverordening. Dit komt ons onjuist voor.

5.11.2 Verordening en feitelijke heffing

	\$	2010	2011 begr.	2012 begr.
1. bevolking, burgerlijke stand en militaire zaken		0	27.151	69.699
Paspoorten		0	9.609	29.245
Uittreksels		0	0	1.879
Identiteitsbewijzen		0	6.369	26.913
overige leges		0	11.173	3.237
rijbewijzen (toerisme)		0	0	8.425
2. Interne zaken		90.103	0	0
Dienstverlening basisadministratie		34.714	0	0
Paspoorten		29.130	0	0
Uittreksels		84	0	0
Identiteitsbewijzen		26.147	0	0
overige leges		28	0	0
rijbewijzen (toerisme)		0	0	0
3. Woningexploitatie / woningbouw		8138	0	0
Dienstverlening basisadm.		1357	0	0
Bouwleges		6781	0	0
4. Bouw- en woningtoezicht algemeen beheer		24.351	72.067	25.000
Bouwleges		24.351	72.067	25.000
5. Belastingen		119.746	29.944	52.625
Vergunningsrechten		17.573	27.933	13.850
Directeursvergunningen		42.249	0	19.800
Vestigingsvergunning		48.323	0	27.825
Dienstverleningbasis administratie		572	0	0
Autoverhuurbelasting		2.788	2.011	5.000
Bouwleges		628	0	0
overige leges		7.613	0	0
Totaal leges en retributie		242.338	129.162	161.174

In 2010 zijn nog leges voor directeursvergunning geïnd. Ook voor het jaar 2012 worden inkomsten leges voor directeursvergunningen begroot. Wij betwijfelen of de betreffende heffing en inning in stand kan worden gehouden wegens (vermeende) strijd met het gelijkheidsbeginsel.

De indruk bestaat dat (voor de jaren 2010 tot en met 2012) niet alle leges en retributies worden geheven die op grond van de “Retributieverordening” geheven zouden kunnen worden. Wij noemen:

- rijvergunning;
- precariorechten;
- retributies in behandeling van een aanvraag tot diverse stukken (mogelijkerwijs zijn dit overige leges)
- retributies voor diensten verricht door de G.G.D. (mogelijkerwijs zijn dit overige leges)
- retributies voor diensten verricht door de gezondheidsdienst van het ziekenhuis (mogelijkerwijs zijn dit overige leges)
- Vergunningrechten op basis van de Marien Milieu verordening St. Eustatius;

Daarnaast doen zich voor alsnog onduidelijke veranderingen in de opbrengst voor en zijn andere opbrengsten nog onverklaard. Terzake zijn vragen gesteld.

5.11.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Artikel 64 lid 1 van de Wet FinBES verbiedt het de tarieven voor de rechten zodanig hoog vast te stellen dat de begrote baten de begrote lasten overschrijden. Dit moet per verordening beoordeeld worden. Onduidelijk is op grond van hoeveel verordeningen momenteel rechten worden geheven.

De administratie van St. Eustatius, althans het openbare deel daarvan, is niet zodanig ingericht dat op eenvoudige wijze geconstateerd kan worden wat de begrote kosten en baten van de diverse diensten zijn. Op totaal niveau lijken de baten de kosten niet te overtreffen, maar er zijn onderdelen, waarvan dat niet op voorhand duidelijk is. In dat geval zou het tarief wellicht partieel onverbindend zijn.

Als het geheel zou worden opgenomen in één verordening is dat risico kleiner. De ruimte wordt nog groter als elementen die ook als belasting geheven kunnen worden uit de verordening worden gehaald. Opbrengsten die ook als verhuurbelasting motorrijtuigen en precariobelasting geheven kunnen worden, tellen dan niet mee als baten uit de verordening.

Het aantal te belasten diensten is dermate groot dat onzerzijds twijfel bestaat of voor alle diensten wel wordt geheven en of alle differentiaties in tarieven wel tot efficiënt effen kunnen leiden.

De tarieven van de bouwleges zijn opgebouwd via schalen die elkaar deels overlappen, waardoor het voordelig kan zijn te hoge bouwkosten op te geven.

5.11.4 Belastingruimte en optimalisatie

Overwogen zou kunnen worden om een splitsing aan te brengen tussen rechten en belasting.

Daarnaast kan overwogen worden om de rechten op te nemen in één verordening.

Ten behoeve van de volledigheid van het dienstenpakket en de wenselijkheid van verschillende differentiaties zou een onderzoek opgestart kunnen worden.

Overwogen zou kunnen worden een onderzoek te doen naar de tariefsopbouw en hoogte van de verschillende rechten. Op basis van een eerste inventarisatie lijkt bijvoorbeeld de bouwleges een laag tarief te kennen.

5.12 Verordening vergoeding passagiersaccommodatie

Op grond van deze verordening wordt een vergoeding geheven van alle via het Franklin D. Roosevelt Vliegveld vertrekkende passagiers van luchtvaartuigen. Voor het gebruikmaken van de accommodatie en de faciliteiten. Als het vliegveld in eigendom beheer of onderhoud van het openbaar lichaam is, zou sprake kunnen zijn van een precariobelasting, recht of retributie. Zo niet dan valt binnen FinBES alleen de toeristenbelasting als rechtvaardigingsgrond te onderkennen.

Een tarief ontbreekt in de verordening.

Wat opvalt is dat artikel 9 van de verordening aangeeft dat bij eilandbesluit houdende algemene maatregel van bestuur de verordening ook van toepassing kan worden verklaard op passagiers die per schip een reis naar het buitenland ondernemen. Discussabel is of die ruimte er ook is als dat besluit niet vóór 10.10.2010 werd genomen.

5.13 Marien milieu verordening (abusievelijk genoemd marine etc.)

Deze verordening wordt in de verzamelverordening regelingenbestand St. Eustatius abusievelijk marine milieu verordening genoemd. Deze verschrijving heeft naar ons oordeel geen gevolgen voor de rechtsgeldigheid na 10 oktober 2010. In deze verordening worden de voorwaarden geregeld waaronder vergunningen worden afgegeven om vulstations te exploiteren, personen te vervoeren en duikers te begeleiden in het Marien park en daar te ankeren. Tevens wordt een gebruikersvergoeding vastgelegd voor duikers en snorkelaars die het Marienpark betreden (artikel 15). Ook wordt in artikel 16 een bezoekersbelasting per duiker of duik geregeld en een tarief beschreven.

De leges voor de betreffende vergunningen worden beschreven in artikel 8 en 9 behorende bij het eilandsbesluit houdende algemene maatregelen leges op vergunning betrekking hebbende op het marien park. In artikel 8 wordt de hoogte van de anker gelden genoemd. De hoogte van de leges betreffende de vergunningen wordt in het besluit genoemd in artikel 9, waarvan lid 4 luidt: "de voornoemde tarieven (in lid 1,2 en 3, Deloitte) zijn vastgelegd in de retributieverordening van het eilandgebied St. Eustatius". Merkwaardig genoeg zijn de daar genoemde tarieven (in artikel 8 retributieverordening) een tienvoud van de in artikel 9 lid 1, 2 en 3 genoemde. Daarnaast stelt de retributieverordening dat voor een verlenging van de vergunning jaarlijks een bepaald bedrag wordt geheven. De anker gelden worden niet genoemd in de retributieverordening.

De gebruiksvergoeding wordt geheven ter betreding van het onderwaterpark en dient uitsluitend ter instandhouding van het Marienpark. Stichting STENEPA is aangewezen als beheerder van het onderwaterpark. De bezoekersbelasting die op grond van de verordening wordt geheven, lijkt geen wettelijke heffingsgrondslag te hebben. De schepen voor de kust betalen het eilandbestuur anker geld gebaseerd op hun tonnage. Een deel hiervan gaat naar STENAPA.

5.13.1 Verordening en feitelijke heffing

Uit de ontwerp-jaarrekening 2010 en de ontwerp-begroting 2012 kan niet opgemaakt worden of dergelijke vergunningen tot en met 2011 zijn geïnd. Ze zijn in ieder geval niet als zodanig omschreven. Wel blijkt dat in 2010 geen anker gelden zijn geïnd (en vermoedelijkerwijs ook niet in 2011). Uit de ontwerp-begroting blijkt echter wel dat St. Eustatius voornemens is vanaf 2012 anker gelden te innen. Of deze anker gelden betrekking hebben op de anker gelden uit de marien milieu verordening danwel op de havengelden, lig- en meergeldenverordening is niet bekend.

\$	2010	2011	2012
Anker gelden	0	0	450.000

5.13.2 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Met betrekking tot de leges op de vergunningen is het onpraktisch en niet logisch om op twee verschillende plekken de tarieven van de vergunningen te omschrijven. Dit dient aangepast te worden.

Met betrekking tot de gebruikersvergoeding lijkt dit geen lokale belasting te zijn, maar een privaatrechtelijke overeenkomst die niet nader in de verordening omschreven hoeft te zijn.

De bezoekersbelasting is zodanig vormgegeven dat dit geen retributie is, maar een belasting. Alsdan lijkt hiertoe geen wettelijke basis aanwezig te zijn.

5.13.3 Belastingruimte en optimalisatie

De retributieverordening / marien milieu verordening dient geoptimaliseerd te worden.

De bezoekersbelasting dient een wettige heffingsgrondslag te krijgen.

5.14 Loterijverordening 1996

St. Eustatius kent de zogenaamde "Loterijverordening St. Eustatius 1996, welke verordening in de Verzamelverordening regelingen bestand St. Eustatius tot vaststelling van de geldende eilandsverordeningen van het eilandsgebied St. Eustatius en voor het toekomstige openbaar lichaam St. Eustatius onder artikel 38 wordt bestendigd. Deze verordening geeft aan voor het houden en aanleggen van welke loterijen een vergunning nodig is van "het bestuurscollege" en verordent in artikel 11 een vergunningenrecht van maximaal 5% van de met het aanleggen of houden van de betreffende loterij gerealiseerde bruto omzet, welke hoogte nader bij besluit van het bestuurscollege wordt vastgelegd. Van die vastlegging is ons niets bekend.

Inmiddels echter is van kracht de "Loterijwet BES", die een recht van 10% van het gezamenlijke bedrag van de loten dwingend voorschrijft. Het lijkt er op dat de Loterijverordening St. Eustatius, voorzover die wordt toegepast, zich op een onjuiste wetgeving baseert.

5.15 landings- en parkeergeldenbesluit

5.15.1 Besluit en relatie met BES Wetgeving

Op basis van het Landsbesluit landings- en Parkeergelden, artikel 7 van de invoeringswet openbare lichamen BES en het verzamelbesluit regelingenbestand St. Eustatius is het besluit bestendigd voor het heffen van landingsgelden voor het landen op en het heffen van parkeer gelden voor het

parkeren van vliegtuigen op het Franklin D. Roosevelt Vliegveld. Het Landings- en parkeergeldenbesluit is niet omgezet in BES wetgeving waardoor de rechtmatigheid van een eventuele heffing kan worden betwijfeld.

5.15.2 Besluit en feitelijke heffing

Over de jaren 2010 en 2011 zijn er geen landings- en parkeergelden geïnd. Uit de ontwerp-begroting 2012 blijkt dat St. Eustatius wel voornemens is deze parkeergelden en landingsgelden te innen.

\$	2009	2010	2011	2012
Landingsgelden	0	0	0	70.655
Parkeergelden	0	0	0	3.781

5.15.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Het Landsbesluit waarop dit eilandsbesluit is gebaseerd, is niet omgezet in BES wetgeving. Daarom kan de rechtmatigheid van een eventuele heffing worden betwijfeld.

5.15.4 Belastingruimte en optimalisatie

Er dient een nieuwe verordening te worden opgesteld. Daarbij dient te worden beoordeeld onder welke lokale heffing deze landingsgelden en parkeergelden zouden kunnen worden gerangschikt. Mogelijkerwijs zou dit als een precariobelasting kunnen worden vormgegeven, maar eventueel ook als retributie. Op grond van artikel 64 lid 1 van de Wet FinBES dienen de tarieven voor de rechten zodanig hoog vastgesteld worden dat de begrote baten de begrote lasten overschrijden. Met een precariobelasting is dat niet het geval.

5.16 Verordening regelende de loodsdienst en de heffing en inning van loodsgelden

5.16.1 Verordening en relatie met BES Wetgeving

In de verordening is vastgesteld dat kapiteins van vaartuigen die de haven willen binnenkomen of uitgaan verplicht zijn zich te bedienen van een loods. Van deze verplichting kan op schriftelijk verzoek ontheffing worden verleend. Niet vermeld staat op welke gronden deze ontheffing kan worden verleend. In artikel 8 staat de tarifiering vermeld waarbij een onderscheid wordt gemaakt in stoom- en motorschepen, zeilschepen en vissersschepen (met motor). In artikel 15 worden de vrijstellingen geregeld. Zo worden schepen die in eigendom zijn van het eilandgebied vrijgesteld, alsmede schepen in en uit een haven, welke aldaar komen uitsluitend met het doel om explosiestoffen tijdelijk in een licter op te slaan, teneinde een andere haven te kunnen binnenlopen. De verordening is zodanig vormgegeven dat sprake is van een recht, en niet van bijvoorbeeld een verkapte havenbelasting.

5.16.2 Verordening en feitelijke heffing

Uit de ontwerp-jaarrekening 2010 alsmede ontwerp-begroting 2012 blijkt dat er tot 2012 geen loodsgelden zijn geïnd, maar dat het in de lijn der verwachting ligt dat dit wel geschiedt vanaf 2012.

\$	2009	2010	2011	2012
Loodsgelden	0	0	0	400.000

Gebleken is dat het openbaar lichaam geen loods in dienst heeft en dat eventuele loodsdiensten worden verricht door (een dochtermaatschappij van) Nustar. Nustar int ook eventuele loodsdiensten en draagt hiervan een bepaald percentage af aan het openbaar lichaam.

5.16.3 Gesignaleerde heffingsknelpunten

Niet is gebleken dat Nustar is aangewezen als heffingsambtenaar om de loodsgelden te innen.

5.16.4 Belastingruimte en optimalisatie

Er dient een officieel besluit te worden genomen dat een dochtermaatschappij van Nustar de loodsgelden kan innen.

De tarieven zouden eventueel kunnen worden verhoogd.

Overwogen kan worden om de vrijstellingsbepaling in te perken waardoor een grotere heffingsgrondslag ontstaat.

6 Invordering

Op grond van artikel 67 van FinBES geschiedt de heffing en invordering van eilandbelastingen, met uitzondering van de opcenten op de vastgoedbelasting, met toepassing van de hoofdstukken I en VIII van de Belastingwet BES, als ware die belastingen BES belastingen. Artikel 73 van FinBES stelt vervolgens een aantal artikelen van hoofdstuk VIII van de Belastingwet BES weer buiten toepassing.

Hoofdstuk VIII van de Belastingwet BES vertoont grote overeenkomsten met de Invorderingswet 1990, en regelt de wijze van heffen en innen van belasting en de samenwerking tussen heffingsambtenaar en de invorderingsambtenaar. Ook wordt de verhouding (rechten en plichten) tussen burger, zijn gemachtigde en belastingdienst geregeld ten aanzien van de belastingheffing. Toepassing maakt een efficiënte heffing en inning mogelijk en creëert (voor ingewijden) een duidelijk speelveld.

Artikel 73 FinBES maakt op de toepasbaarheid van dit systeem uitzonderingen. Deze betreffen het primaire proces van de belastingheffing en invordering. We noemen:

- wie legt een aanslag op en hoe verloopt de communicatie (ook met betrekking tot de invordering daarvan) naar de burger en de invorderaar;
- wie reikt aangiftebiljetten uit;
- welke termijnen gelden voor inlevering van aangiftebiljetten en welke voor de betaling op aangifte;
- welke termijnen gelden voor de invordering van aanslagen;
- inlichtingverplichtingen door derden (daar onder begrepen overheidsinstellingen); en
- administratieplicht.

Overigens bepalen artikel 74 lid 2, artikel 75 lid 2 en artikel 81 lid 1 dat als de belastingverordeningen geen termijn noemen waarbinnen de aangiften moeten worden ingediend en/of betalingen moeten worden gedaan, de bepalingen uit de Belastingwet BES weer van toepassing zijn.

Deze uitzonderingen zijn enerzijds bedoeld om recht te doen aan de autonomie van de openbare lichamen en anderzijds om ruimte te bieden voor afwijkende bepalingen als door lokale omstandigheden deze tot een efficiënter proces zouden kunnen leiden. De openbare lichamen kunnen natuurlijk in hun eigen heffings- en invorderingsbepalingen zich weer geheel of gedeeltelijk conformeren aan de door artikel 73 FinBES uitgezonderde bepalingen.

Hoewel bijvoorbeeld ook de Gemeentewet bepalingen van de Invorderingswet 1990 niet van toepassing verklaart, zou een verdere harmonisatie de transparantie en efficiency van het heffings- en invorderingsproces, zeker op langere termijn, zowel in het Europese als het Caribisch deel van Nederland wellicht ten goede komen.

6.1 Sint Eustatius

Op St. Eustatius wordt voor de invordering geen gebruik gemaakt van de Rijksbelastingdienst Caribisch Nederland. Op St. Eustatius kunnen lokale belastingen veelal direct worden afgedragen bij verkrijging vergunning of motorrijtuigensticker. Voor de motorrijtuigenbetaling geldt dat voor de

verkrijging van een sticker voor de nummerplaat moet worden betaald. Vergunningen moeten daarnaast jaarlijks worden verlengd. Betalingen geschieden veelal in contanten. Er zijn ongeïnde betalingen. Deze gaan meer dan tien jaar terug.

Er is geen invorderingsbeleid. Er worden geen dwangmiddelen toegepast. Wel wordt verrekend met bedragen die door het openbaar lichaam aan de belastingplichtige moeten worden betaald. De wettelijke grondslag ontbreekt hiervoor.

Een invorderingsbeleidsadvies is recent door de ontvanger en de invorderingsmedewerker van St. Eustatius opgesteld en wordt momenteel voorgelegd aan het (nieuwe) bestuurscollege. Het advies lijkt niet te zien op dwangmiddelen maar op tot hoever nog nagevorderd zou moeten worden. Totdat politiek is beslist over de invordering wordt feitelijk niet ingevorderd. Nu bepaalde vergunningen nodig zijn met het oog op de Rijksbelastingen geschieden betalingen meer op initiatief van de bevolking. Per verordening zijn regels over heffing en invordering opgenomen die weliswaar op onderdelen aanscherping behoeven, maar in theorie de heffing en invordering, inclusief de dwanginvordering mogelijk maken. Uniformering van de regels zou de efficiency ten goede komen.

Belangrijkste bezwaar is de communicatie tussen degene die de belastingsschuld vaststelt en degenen die die schuld moet innen. Die communicatie is formeel niet beschreven en het ontbreken ervan blijkt in de praktijk, zo is ons uit diverse gesprekken gebleken, één van de oorzaken van de achterblijven de opbrengsten.

Op St. Eustatius wordt de invordering van de lokale belastingen zelf verzorgd, dus zonder tussenkomst van de Rijksbelastingdienst Caribisch Nederland. De leges en retributies worden veelal direct afgedragen bij verlening van de dienst. Betalingen geschieden veelal in contanten. Er zouden weinig openstaande betalingsverplichtingen bestaan.

De invorderingsmiddelen zijn opgenomen in de diverse verordeningen. Er is geen algemeen geldende invorderingsbepaling, terwijl er evenmin een vastgelegd invorderingsbeleid bestaat.

Er worden door de eilandsontvanger geen dwangmiddelen toegepast.

Een gezamenlijk geautomatiseerd systeem tussen de belastingheffer en belastinginvorderaar ontbreekt.

Een ander knelpunt, zo hebben wij ervaren zonder dat dit expliciet door de gesprekpartners is benoemd, is de korte afstand tussen de belastingplichtige en de belastingheffer/bestuurder respectievelijk de belastingsschuldige en de belastinginvorderaar/bestuurder. Heffing en invordering geschiedt niet in een betrekkelijke anonimiteit, maar door personen die midden in de (kleine) eilandelijke gemeenschap staan. De psychologische druk die daar van uit gaat, zo kregen wij de indruk, belemmert een optimale zakelijke benadering. Het uitbesteden van de invordering van eilandelijke belastingen door het openbaar lichaam aan de Rijksbelastingdienst Caribisch Nederland zou aan dat bezwaar wellicht tegemoet kunnen komen, doch alleen als de betrokken personen een privé bestaan in anonimiteit kunnen voeren.

In z'n algemeenheid geldt dat stimuleren van elektronisch betaalverkeer en bij voorkeur automatische incasso in plaats van het cash-verkeer tot grote voordelen kan leiden.

7 Waardering

Waardering van onroerende zaken komt in de lokale belastingen op twee plaatsen aan de orden, namelijk bij de grondbelasting en de vastgoedbelasting, zij het dat deze laatste een rijksbelasting is, waarop voor het openbaar lichaam opcenten worden geheven.

De grondbelasting is van belang voor de eigen woning en het door natuurlijke personen gebruikte bedrijfstvastgoed, de vastgoed belasting wordt geheven van het overige (grotendeels beleggings en bedrijfstvastgoed van rechtspersonen) vastgoed. Voor de definitie van één onroerende zaak en voor de waardebeoordeling zijn in FinBES (voor de grondbelasting) en in de Belastingwet BES (voor de vastgoedbelasting) bepalingen opgenomen die gelijkenis vertonen met die opgenomen in de Wet waardering onroerende zaken. Opvalt dat voor alle objecten de waarde wordt gesteld op de hoogste van de waarde in het economische verkeer en de gecorrigeerde vervangingswaarde. De waarde wordt vastgesteld door de heffingsambtenaar (in plaats van door een speciale WOZ-ambtenaar) c.q. de inspecteur. De heffingsambtenaar doet dat voor de grondbelasting niet bij beschikking, maar bij de aanslag en zonder separate bezwaar en beroepsprocedure. De vastgestelde waarde geldt voor een periode van 5 jaren. De inspecteur doet het wel bij voor bezwaar vatbare beschikking.

In de periode voor 10 oktober 2010 werd er een lands-grondbelasting geheven, waaronder in principe al het vastgoed viel. Grondslag was de waarde, die zo mogelijk op de huurwaarde werd gesteld aan bij gebrek aan verhuuropbrengsten op de verkoopwaarde berekend volgens vergelijking. Per object zou van al het vastgoed in de voormalige Nederlandse Antillen en waarderingsslegger moeten bestaan. De fictie van volle en onbezwaarde eigendom die thans naar analogie van de WOZ in de wetten is opgenomen, maakte geen deel uit van de waarderinggrondslagen van de voormalige grondbelasting.

Eén van de problemen is de onbetrouwbaarheid van de gegevens van het kadaster, die op z'n best een forse verwerkingsachterstand zouden hebben.

Een tijdelijke aanpassing van artikel 47 FinBES en de overeenkomstige bepaling van de Belastingwet BES, waarbij voor 2011 en wellicht 2012 nog uitgegaan kan worden van de waarde van de voormalige grondbelasting 2007 en het nieuwe tijdvak pas aanvangt per 2013 zou wellicht enige oplossing kunnen bieden.